

Intern rapport
nr. 2368

Drifts- og vedlikeholdskontrakt Alternative kontraktsformer



*Drift og vedlikehold av veger
tilpasset rasområder*



Statens vegvesen

Drifts- og vedlikeholdskontrakt Alternative kontraktsformer Drift og vedlikehold av veger tilpasset rasområder

Sammendrag

Statens vegvesen nytter drifts- og vedlikeholdskontrakter med funksjonsansvar (funksjonskontrakter) som kontraktsform for store deler av sine drifts- og vedlikeholdsoppgaver. Funksjonsspesifiserte beskrivelser er i kontraktene supplert med andre beskrivelsesformer, som f. eks. mengdebasert bestilling iht enhetspriser, for å ivareta spesielle forhold (budsjettkontroll, byggherrestyring, mm). Drift og vedlikehold av veger i rasutsatte områder er identifisert som en spesiell utfordring knyttet til konkurranseutsetting av drift og vedlikehold generelt og funksjonsbeskrivelser spesielt.

Hensikten med dette prosjektet er å utrede og anbefale kontraktsformer som er egnet for håndtering av drift og vedlikehold av vegnett i rasutsatt område med spesiell fokus på overvåking og varsling av rasfare samt arbeid knyttet til ras. Utredningen legges opp såpass generelt at mange av vurderingene og tilrådingene også kan gjelde for områder med andre utfordringer enn ras.

Som case for utredningen nyttes kontraktsområde 1503 Åndalsnes-kontrakten (Indre Romsdal). Dette kontraktsområdet har rasutsatte områder med veger av ulik karakter og betydning, som viktig transportåre med krav til god regularitet og uten gode omkjøringsmuligheter og veg i høyt profilert turistområde.

Med bakgrunn i behovet for alternative kontraktsformer ut fra forhold som:

- Behov for byggherrestyring innen visse fagområder og visse geografiske områder
- Behov for erfaringsoppsamling og –overføring
- Ivareta konkurranseforhold og markedsmangfold

anbefales det å prøve ut en videreutvikling av dagens funksjonskontrakter med spesiell håndtering av rasstrekninger gjennom spesifikasjonsform, avregningsform og byggherrestyring. I tillegg anbefales det å prøve ut en form for kombinatorisk tilbud, med en oppdeling av eksisterende kontrakt i mindre kontrakter etter geografi, fag eller spesifikasjonsform, dvs i form av funksjonskontrakter eller fagkontrakter.

Emneord: *Drift/vedlikehold, kontraktsformer, konkurranseutsetting*

Kontor: *Statens vegvesen, Region midt*

Saksbehandler: *Ivar Hol*

Dato: *November 2004*

Forord

Statens vegvesen nytter drifts- og vedlikeholdskontrakter med funksjonsansvar (funksjonskontrakter) som kontraktsform for store deler av sine drifts- og vedlikeholdsoppgaver. Funksjonsspesifiserte beskrivelser er i kontraktene supplert med andre beskrivelsesformer, som f. eks. mengdebasert bestilling iht enhetspriser, for å ivareta spesielle forhold. I tillegg nyttes ulike fagkontrakter for styring av utvalgte drifts- og vedlikeholdsoppgaver som dekkevedlikehold, vegmerking, elektro, mm.

Statens vegvesen arbeider med å videreutvikle funksjonskontraktene og utvikle alternative kontraktsformer. Dette gjøres dels for å skape mangfold i kontraktsstrategien og øke fleksibiliteten overfor marked og leverandører. På denne måten kan flere og ulike leverandører trekkes inn, dette bidrar til å øke konkurransen og leveringssikkerheten for Vegvesenet. I tillegg har flere av kontraktsområdene hvor det nyttes funksjonskontrakter, spesielle utfordringer knyttet til konkurranseutsetting av drift og vedlikehold generelt og bruk av funksjonsbeskrivelser spesielt. Dette gjelder for eksempel drift og vedlikehold av veger i rasutsatte områder, høyfjellsveger og andre værutsatte veger, høytrafikk tunneler og undersjøiske og/eller lange tunneler.

Statens vegvesen region midt, ved Nordmøre og Romsdal distrikt, har utredet alternative kontraktsformer tilpasset rasutsatte områder. Arbeidet har tatt utgangspunkt i et konkret kontraktsområde i Møre og Romsdal, men analysene og tilrådingene er gyldige for rasproblematikk generelt, og bør derfor kunne nyttes også i andre distrikt og regioner, med nødvendig tilpassing. Selv om de behandlede alternative kontraktsformene er utviklet og vurdert med tanke på rasutsatte områder, vil hovedtankene i utredningen også være nyttig for områder med andre typer utfordringer.

Under arbeidet med utredningene har det vært avholdt to møter med entreprenørbransjen. Formålet med disse møtene har vært å informere om arbeidet og de forslag som legges fram samt å involvere bransjen i utviklingsarbeidet.

Denne rapporten summerer opp analyser som er gjort i utredningsarbeidet og beskriver de tilrådingene som prosjektgruppen har kommet fram til. Videre behandling av rapporten skal skje på regionnivå og i Vegdirektoratet samt i aktuelle fagfora.

Molde, november 2004
Statens vegvesen region midt
Nordmøre og Romsdal distrikt

Jan Arild Johansen
Distriktsvegsjef

Innhold

SAMMENDRAG	5
1 BAKGRUNN	8
2 HENSIKT	9
3 SITUASJONSBEKRIVELSE	10
3.1 BESKRIVELSE AV KONTRAKTSOMRÅDET	10
3.2 UTFORDRINGER OG BEHOV	11
3.2.1 Kompetanse hos Statens vegvesen og entreprenør.....	11
3.2.2 Lokal tilknytning	12
3.2.3 Ras-informasjon	12
3.2.4 Leverandørutvikling	12
3.3 DRIFTS- OG VEDLIKEHOLDSSOPPGAVER IFM RASPROBLEMER	13
3.4 DAGENS RUTINER	14
4 ALTERNATIVE KONTRAKTSFORMER	15
4.1 MÅL FOR KONTRAKTSFORM	15
4.2 BESKRIVELSE AV ALTERNATIVE KONTRAKTSFORMER	16
4.2.1 Handlingsparametre	16
4.2.2 Generelle forhold.....	17
4.2.3 Hovedprinsipper	21
4.2.4 Konkretiserte alternativer	23
4.3 DRØFTING AV ALTERNATIVER	26
4.4 MØTER MED ENTREPRENØRBRANSJEN	27
5 TILRÅDING	28
5.1 GENERELL TILRÅDING	28
5.2 UTVIKLING AV KONKURRANSEGRUNNLAG	29
5.2.1 Generelt	29
5.2.2 Funksjonskontrakt	29
5.2.3 Kombinatorisk anbud	30
5.3 TIDSPPLAN	30
6 OPPFØLGING OG EVALUERING AV KONTRAKTSFORM	31
VEDLEGG 1 MANDAT	32
VEDLEGG 2 KONTRAKTSTYPER OG ANVENDELSESOMRÅDER	34

Sammendrag

Statens vegvesen nytter drifts- og vedlikeholdskontrakter med funksjonsansvar (funksjonskontrakter) som kontraktsform for store deler av sine drifts- og vedlikeholdsoppgaver. Funksjonsspesifiserte beskrivelser er i kontraktene supplert med andre beskrivelsesformer, som f. eks. mengdebasert bestilling iht enhetspriser, for å ivareta spesielle forhold (budsjettkontroll, byggherrestyring, mm). Drift og vedlikehold av veger i rasutsatte områder er identifisert som en spesiell utfordring knyttet til konkurranseutsetting av drift og vedlikehold generelt og funksjonsbeskrivelser spesielt.

Hensikten med dette prosjektet er å utrede og anbefale kontraktsformer som er egnet for håndtering av drift og vedlikehold av vegnett i rasutsatt område med spesiell fokus på overvåking og varsling av rasfare samt arbeid knyttet til ras. Utredningen legges opp såpass generelt at mange av vurderingene og tilrådingene også kan gjelde for områder med andre utfordringer enn ras.

Som case for utredningen nyttes kontraktsområde 1503 Åndalsnes-kontrakten (Indre Romsdal). Dette kontraktsområdet har rasutsatte områder med veger av ulik karakter og betydning, som viktig transportåre med krav til god regularitet og uten gode omkjøringsmuligheter og veg i høyt profilert turistområde.

Mål for utformingen av alternative kontraktsformer er fastlagt innenfor områdene:

Samfunn og trafikanter:	Sikre trafiksikkerhet og framkommelighet
Byggherre:	Lave totalkostnader, sikre styringsmulighet og ivareta kompetansebehovene
Entreprenør:	Egnet spesifikasjonsform for tilbud, klare krav til ansvar, kompetanse og utførelse, styringsmulighet for effektiv produksjon
Marked:	Ivareta konkurranse, bidra til leverandørutvikling

Følgende alternative kontraktsformer skisseres:

1 Funksjonskontrakt	Drifts- og vedlikeholdskontrakt med funksjonsansvar (funksjonskontrakt) slik den i dag framstår gjennom den eksisterende generelle mal for konkurransegrunnlaget, tilpasses og videreutvikles for å ivareta de spesielle utfordringene som stilles pga rasfare og ras.
<i>1a) Tradisjonell</i>	Opprettholde funksjonsbeskrivelse som hovedinnretning også på ras- og flomtilknyttede oppgaver, men videreutvikle og tilpasse egnethetskriterier og tildelingskriterier (anbudsfasen) samt beskrivelsen av oppgavene med krav (gjennomføringsfasen).
<i>1b) Rasstrekning</i>	Opprettholde funksjonsbeskrivelse som hovedinnretning på kontrakten som helhet men innføre alternativ

- håndtering av strekninger med spesielle ras- og flomutfordringer gjennom annen beskrivelse, avregningsform og byggherrestyring.
- 2 Kombinatorisk tilbud Alternativet omfatter oppdeling av eksisterende kontraktsområde i flere mindre kontrakter. Oppdelingen kan skje etter geografi, fag og/eller spesifikasjonsform. Disse mindre kontraktene kan således omfatte funksjonskontrakter og fagkontrakter.
- 3 Parallell utlysning Alternativet omfatter parallell utlysning av oppgavene i kontraktsområdet etter både alternativ 1 og 2.
- 4 Egen entreprise Oppgaver knyttet til ras og flom defineres og utformes som egen entreprise. Rasentreprisen må og kan knyttes til øvrig drifts- og vedlikeholdskontrakt for området gjennom tiltransportering til hovedentreprenør eller gjennom administrasjon av hovedentreprenør eller byggherre.

For alle alternativene beskrevet ovenfor kan man i tillegg velge å benytte supplerende tiltak for å nå de overordnede målene. Disse tiltakene kan omfatte virkemidler innenfor følgende områder:

- Byggherrerutiner
- Kvalitetsplaner
- Alternative anbud
- Kontraktperiode
- Partnering
- Målpriskontrakt

Vurderingen av hovedalternativene 1 og 2 viser ikke klare fortrinn for det ene eller det andre alternativet. Begge alternativene har sine fortrinn og ulemper og anses å kunne fungere i henhold til de overordnede målene. Alternativenes fortrinn og ulemper finnes imidlertid innen ulike områder og de kan derfor med fordel anvendes under ulike situasjoner for å oppnå de mål som ansett som viktige i den enkelte spesielle situasjon. Alternativ 3 utgjør en mulighet for å etablere en bred oversikt over markeds- og prissituasjonen. Alternativ 4 utgjør egentlig bare en del av en mulig spesiell utforming av alternativ 2.

De beskrevne alternativene har ulike styrker og svakheter. Med bakgrunn i behovet for alternative kontraktsformer ut fra forholdene:

- Behov for byggherrestyring innen visse fagområder og visse geografiske områder
- Behov for erfaringsoppsamling og –overføring
- Ivareta konkurranseforhold og markedsmangfold

bør alternativ 2 prøves ut sammen med alternativ 1. Dette anses spesielt viktig for kontraktsområder med spesielle utfordringer og i gravgrendte strøk med liten konkurranse.

For å få grunnlag for en sammenligning og evaluering av ulike kontraktsformer bør alternativ 1 og 2 utprøves parallelt. Ut fra rådende situasjon mht kompetanse og beskrivelsesgrunnlag anbefales det å gå vegen om alternativ 1b før man videreutvikler alternativ 1a.

Utprøvingen bør skje ved å anvende alternativene i rasutsatte områder i region Vest og Nord i tillegg til region Midt for på den måten å få testet ut løsningene i ulike miljøer og under noe ulike betingelser.

Prosjektgruppen ønsker ikke å konkludere nærmere med en klarere anbefaling for hva man bør gjøre med Åndalsnes-kontrakten (Indre Romsdal) før videre drøftinger med entreprenørbransjen og fora/organer i Statens vegvesen er gjennomført. En slik framgangsmåte vil gjøre det mulig å få til en helhet som tjener hensikten best mulig. Løsningen som velges for Åndalsnes-kontrakten kan da besluttes ut fra både interne forhold for området og ut fra hensynet til den helheten man ønsker å få til for Statens vegvesen.

En slik løsning innebærer arbeid med å videreutvikle konkurransegrunnlaget for de eksisterende funksjonskontraktene for spesielt å ivareta de krav som må settes til drift og vedlikehold i rasutsatte områder samt utvikle konkurransegrunnlag for kombinatoriske anbud for et tilsvarende kontraktsområde.

Følgende milepeler må legges til grunn for det videre arbeidet med alternative kontraktsformer for rasutsatte områder:

2005-01-01	Beslutning fattet om bruk av alternative kontraktsformer for rasutsatte områder i region Vest, Midt og Nord Ansvar: Regioner og Vegdirektoratet
2005-06-01	Konkurransegrunnlag for besluttede kontrakter utformet Ansvar: Regioner
2005-10-01	Utlysning av kontraktene Ansvar: Regioner
2006-09-01	Oppstart kontrakter Ansvar: Regioner

Som grunnlag for beslutningen i regionene og Vegdirektoratet om bruk av alternative kontraktsformer for rasutsatte områder anbefales følgende behandling av denne rapporten fra region Midt:

1. Behandling i Sentralt faglig forum: Forslag til videre behandling (november 2004)
2. Temadag Gardermoen, Vegdirektoratet/regioner (desember 2004)

1 Bakgrunn

Statens vegvesen nytter drifts- og vedlikeholdskontrakter med funksjonsansvar (funksjonskontrakter) som kontraktsform for store deler av sine drifts- og vedlikeholdsoppgaver. Funksjonsspesifiserte beskrivelser er i kontraktene supplert med andre beskrivelsesformer, som f. eks. mengdebasert bestilling iht enhetspriser, for å ivareta spesielle forhold (budsjettkontroll, byggherrestyring, mm). Drift og vedlikehold av veger i rasutsatte områder er identifisert som en spesiell utfordring knyttet til konkurranseutsetting av drift og vedlikehold generelt og funksjonsbeskrivelser spesielt.

Statens vegvesen gjennomfører konkurranseutsetting av drift og vedlikehold over en periode på fire år fra 2003. I region midt har man valgt å gjennomføre konkurranseutsetting av kontraktsområder med de største rasproblemene mot slutten av denne overgangsperioden for å kunne forberede konkurransegrunnlag og styringsform best mulig.

Statens vegvesen, region midt, ønsker å utrede alternative kontraktsformer for håndtering av drift og vedlikehold av vegnett i rasutsatte områder. Selv om en slik utredning er rettet mot rasproblematikk, vil mange av de tema som behandles også ha relevans for områder med andre utfordringer enn ras.

Som case for utredningen nyttes kontraktsområde 1503 Åndalsnes-kontrakten (Indre Romsdal). Dette kontraktsområdet har rasutsatte områder med veger av ulik karakter og betydning, som viktig transportåre med krav til god regularitet og uten gode omkjøringsmuligheter og veg i høyt profilert turistområde.

2 Hensikt

Hensikten med dette prosjektet er å utrede og anbefale kontraktsformer som er egnet for håndtering av drift og vedlikehold av vegnett i rasutsatt område med spesiell fokus på overvåking og varsling av rasfare samt arbeid knyttet til ras. Utredningen legges opp såpass generelt at mange av vurderingene og tilrådingene også kan gjelde for områder med andre utfordringer enn ras.

Videre er det ønskelig å opparbeide erfaring med flere typer kontrakter som kan nyttes i framtiden under skiftende markedsforhold. Behovet for å ha flere kontraktsformer å spille på framover kan innebære at det er fornuftig å prøve ut kontraktsformer som ikke nødvendigvis er optimale under de markedsforhold (konkurransen, prisnivå) som gjelder ved uttestingen.

Egnetheten av kontraktsformene skal vurderes i forhold til kriterier knyttet til:

- Sikkerhet for trafikanter og utøvere
- Framkommelighet for trafikken, inkludert informasjon, regularitet og forutsigbarhet
- Effektiv byggherrefunksjon med lavt ressursbruk for byggherren

Alternative kontraktsformer er i denne utredningen oppfattet som et vidt begrep som kan inneholde forhold knyttet til anskaffelsesprosedyre og anbudsregler, beskrivelsesform, kontraktsbestemmelser og oppgjørform.

Anskaffelsesprosedyre og kontraktsform skal tilfredsstillere reglene for offentlige anskaffelser inkludert de krav til konkurranse som disse reglene inneholder.

Mandat for prosjektet er vist i Vedlegg 1.

3 Situasjonsbeskrivelse

3.1 Beskrivelse av kontraktområdet

Kontraktområdet 1503, Åndalsnes-kontrakten (Indre Romsdal), omfatter 450 km veg med alle vanlige drifts- og vedlikeholdsoppgaver inkludert tunnel og åpning av vinterstengt veg. Kontrakten skal lyses ut høsten 2005 med kontraktsoppstart september 2006.

Kontraktområdet utgjør en viktig del av eksportfylket Møre og Romsdal med stor transport over fylkesgrensene. Terrenget er kupert med store høydeforskjeller langs vegnettet. Klimamessig strekker fylket seg fra kyst til indre dalstrøk og høyfjell. Generell klimautvikling varsler om en framtid med mer ekstremvær. Koblingen av topografi og klima gir til dels hyppig forekomst av ras og flom flere steder. Ras forekommer som snø/is/sørpe-ras, steinras og steinnedfall samt jord/stein-ras, også som flomras.

Det finnes flere vegstrekninger med konkrete og typiske rasproblemer. Rassikringsplan for riks- og fylkesvegane i Møre og Romsdal (1997) gir oversikt over rasløp på vegnettet i fylket. Nedenfor beskrives noen av de aktuelle rasutsatte vegene.

E136
Åndalsnes - Dombås

Rastypene er snøras, steinras, jordras og flomras. Vegen har en ÅDT på omlag 1500, men med meget høy tungtrafikkandel, rundt 30 %. Vegen utgjør en viktig transportåre, mye nattkjøring, ofte utenlandske kjøretøy med fremmedspråklige førere. Vegen har lav standard på deler av strekningen med flaskehalsen både pga bredde- og høydebegrensninger. Det foreligger ikke akseptable omkjøringsmuligheter ved stenging av vegen. Rasproblemer finnes også på tilstøtende strekning Åndalsnes – Sjøholt (E136/E39), men her eksisterer det muligheter for omkjøring.

Rv 63
Trollstigen

De fleste rasene er snøras men steinsprang og isras forekommer. Mange ras går på vinterstengt veg, men åpningstiden om våren vil påvirke rashypigheten på trafikkert veg. Vegen er nasjonal turistveg med stor betydning for næringsliv og reiseliv i området. Vegen er vinterstengt. Trafikken består av konsentrert dagtrafikk i turist-sesongen, opp mot døgntrafikk på 3000 med stor andel busser. Som turistveg omfatter vegen en rekke vegobjekter med behov for drift og vedlikehold som normalt ikke finnes på ordinære riks- og fylkesveger.

Rv 660 Vistdalen – Eresfjord – Eidsvåg	De fleste rasene er snø- og isras, men andre rastyper kan også medføre stengning av vegen. Området har flere store elver, ras forekommer ofte i forbindelse med flom. Vegene fører i hovedsak lokaltrafikk med lav ÅDT. Det finnes ikke omkjøringsmuligheter, men ferje kan settes inn i nødsfall.
Fv 191 Eikesdalen	Rastyper er snø/is/sørperas samt noe steinras. Årsdøgntrafikken er lav, omlag 100. Trafikken utgjøres av lokaltrafikk med periodevis stor turisttrafikk om sommeren. Ved stengning av vegen benyttes ferje som alternativ transportform dersom Eikesdalsvatnet er isfritt.

Det er etablert rassikringstiltak på flere steder langs vegnettet i området. Det foreligger mål om at det skal gjennomføres inspeksjon av rassikringstiltakene årlig.

Beredskapsplaner for rasstrekninger skal beskrive rasområdene med rastype og rasfrekvens, omkjøringsveger samt opplegg for varsling (skilting, informasjon til almenheten, mm). Det foreligger ikke dokumenterte planer for kontraktsområde 1503, men ikke-dokumenterte prosedyrer følges. Beredskapsplaner for området skal utarbeides før drifts- og vedlikeholdsarbeidet i området utlyses på konkurranse. Det foreligger rutiner for arbeid langs rasutsatte strekninger, for stengning og åpning av veger samt for fjerning av biler fra rastrua områder.

3.2 Utfordringer og behov

3.2.1 Kompetanse hos Statens vegvesen og entreprenør

Kompetansen om rasproblematikken i området er sterkt personrelatert. Ved utskillingen av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen ble mye av eksisterende kompetanse overført til Mesta. Kompetansen i Statens vegvesen er svekket og mer sårbar og etaten må sikre og utvikle egen ras-kompetanse i den nye situasjonen. Videre må det sikres at utførende entreprenører har eller får tilført nødvendig ras-kompetanse, også i en situasjon hvor utførende entreprenør må forventes å skifte fra den ene kontraksperioden til den neste.

Spesielt er det viktig å sikre innsamling og dokumentasjon av eksisterende kunnskap og kompetanse fra pågående overgangskontrakter med Mesta og tilrettelegge denne for bruk av byggherre og for overføring til entreprenøren som tildeles områdekontrakten ved første konkurranseutlysning. Det er nødvendig å arbeide med systematisk dokumentasjon av erfaring og praktiske rutiner med relasjon til ressursbruk hos byggherre og entreprenør. Dette vil gi bedre grunnlag for beskrivelsen i konkurransegrunnlag og kontrakt for de konkurranseutsatte kontraktene.

3.2.2 Lokal tilknytning

Lokal kunnskap og erfaring er viktig i operativ drift i rasutsatte områder, både av hensyn til trafikantene og av hensyn til drifts- og vedlikeholdspersonellet og – oppgavene. Det er nødvendig å kunne vurdere situasjonen lokalt fortløpende, også gjennom hyppige inspeksjoner, for å identifisere rasfare og kunne vurdere om preventive/proaktive tiltak skal settes i verk. Dette vil kreve lokal tilstedeværelse i kontraktperioden og for øvrig over lengre tid for å kunne utvikle tilstrekkelig kompetanse og oversikt. Krav om korte responstider i forhold til tiltak tilsier også at lokal tilstedeværelse er nødvendig. I dagens situasjon, med bytte av entreprenør over tid, må det utvikles gode og dokumenterte krav og rutiner for utførelsen av arbeidet samt systemer for erfarings- og informasjonsoverføring begge veger mellom byggherre og entreprenør for å kompensere for at lokal tilknytning og lang lokal erfaring ikke alltid vil være tilfellet for den utførende, se også kap. 3.2.3.

3.2.3 Ras-informasjon

Mye ras-informasjon er registrert (ifm utarbeidelsen av rassikringsplan 1997 og seinere registreringer). For deler av vegnettet finnes det mangler i denne registreringen, inkludert ras som går på vinterstengt veg. Registrering av ras pågår kontinuerlig, også i forbindelse med funksjonskontraktene. Nye analyser av rassteder, frekvenser og rastyper kan derfor gjennomføres som grunnlag for en drifts- og vedlikeholdskontrakt. Framover må det gjennom kontraktene med utførende entreprenør sikres dokumentasjon av ras-informasjon som grunnlag for erfaringsoppsamling hos byggherren og erfaringsoverføring til andre utførende. Dette må være et byggherreansvar.

Det vurderes å ta i bruk system for registrering av ras og raserfaring (NærNabo). Det vil kunne bidra til erfaringsoppsamling og utnyttelse av erfaring også i en framtid hvor arbeidsstokken ikke er så stabil som den har vært tidligere. Registrering av informasjon om ras og værforhold skal gjøres i Vegdatabankens register VEGSKRED. Informasjonen lastes ned til NærNabo for å vurdere sannsynlighet for ras i tilsvarende situasjoner.

3.2.4 Leverandørutvikling

Aktørene på leverandørsiden i området (1503 Indre Romsdal) utgjøres av de store riksdekkende entreprenørene hvorav 3 er godt representert i området. I tillegg finnes det flere små og mellomstore lokale entreprenørselskaper i området med 5 – 20 ansatte. Disse mindre entreprenørene representerer mange års erfaring knyttet til drift og vedlikehold av rasutsatte veger i området, opparbeidet gjennom mange års engasjement for Vegvesenet. De utgjør derfor i dag en viktig ressurs i arbeidet på vegene i området. Satsing på erfaringsoppsamling gjennom informasjonsoverføring begge veger mellom byggherre og entreprenør vil imidlertid være viktig for å kunne bevare kompetanse i framtida, se også kap 3.2.3. Videre vil innsats innen leverandørutvikling med overføring av kunnskap og erfaring til nye aktører være nødvendig for at flere aktører kan utføre arbeidet i framtiden og gjennom det bidra til å sikre leveransene til Vegvesenet innen dette feltet, se også kap. 3.2.2.

3.3 Drifts- og vedlikeholdsoppgaver ifm rasproblemer

Drift og vedlikehold av vegnettet i ras-utsatte områder har som hovedhensikt å ivareta sikkerhet og framkommelighet for trafikantene, dernest å sikre eksisterende vegkapital best mulig mot ødeleggelse.

Drifts- og vedlikeholdsoppgaver knyttet til rasproblematikk omfatter følgende:

Overvåking og inspeksjon: Overvåking av værforhold, snøforhold (snødybde, fonn- og skavldannelse), flomtilstand (stikkrenner, bekke/elveløp), mm, inkludert stedlige inspeksjon for å kunne følge med i situasjonen og forutse rasfare og ras. Intensivert overvåking og inspeksjon under spesielle værforhold.

Vinter: Rasfare vurderes kontinuerlig.

Sommer: Aktuelt med beredskap for utvalgte vegstrekninger. Visse værtyper krever økt beredskap og tilsyn samt kortere responstid (f. eks. knyttet til stein nedfall) og vurdering av stengning.

HMS-plan: Utvikle og vedlikehold prosedyrer for virksomhet knyttet til ras.

Registrering av ras: Innsamling og dokumentasjon av værdata, rasaktivitet (tidspunkt, type, volum, høyde, skader, blokkert veglengde) og informasjon om stengning/åpning.

Varsling av rasfare, regulering av trafikk: Informasjon til trafikantene (skilt, radio, presse, mm)
Stengning og åpning av veg
Nattestengning
Kolonnekjøring

Sikring/vedlikehold: Vedlikehold av sikringstiltak (nett bolter, murer, ras-kjegler, ledevoller) og rydding bak/rundt sikringstiltakene for å opprettholde effekten.

Rydding/åpning: Sikring av rassted, opprydding etter ras og reparasjoner (alle følgearbeider).
Varsling til trafikanter (skilting, mm) ift tilstand på rasstedet (redusert fart, e.l.).
Vurdering og dokumentasjon av status som grunnlag for åpning.
Åpning av vegen.
Større reparasjonsarbeider håndteres vanligvis som egen entreprise.

Andre drifts- og vedlikeholdsoppgaver: Rasproblemer på veger kan medføre konsekvenser for drifts- og vedlikeholdsaktiviteter på strekningen, spesielt ift sikkerhet for personell.

Rasfare på veger og stengning av veger flytter også

trafikk til andre vegstrekninger med mulig økt behov for drift/vedlikehold.

3.4 Dagens rutiner

Kontraksområde 1503 håndteres i dag med en overgangskontrakt med Mesta as. Arbeidet knyttet til ras inngår i prosess 78.3 *Trafikkberedskap* og prosess 73.6 *Opprydding etter ras og flom*.

Entreprenøren skal skaffe beslutningsgrunnlaget for stengning og åpning av veg. Statens vegvesen beslutter stengning/åpning. Entreprenøren er pålagt å registrere rasinformasjon etter fastlagte rutiner og på fastlagt skjema.

Det er behov for å definere og beskrive beslutningsgrunnlaget for stengning og åpning bedre slik at oppgaven og ansvaret klargjøres i enda større grad.

4 Alternative kontraktsformer

4.1 Mål for kontraktsform

Kontraktsformen skal bidra til oppnåelse av mål som vist nedenfor.

Overordnede krav		
Ivareta sikkerhet og framkommelighet for trafikantene Ivareta sikkerhet for utførende entreprenør Lav totalkostnad (sum byggherrekostnad og entreprisekostnad) Sikre eksisterende veginfrastruktur/vegobjekter mot ødeleggelse		
Samfunn og trafikanter Sikkerhet Framkommelighet <ul style="list-style-type: none"> • Regularitet • Forutsigbarhet • Trafikantinformasjon 	Byggherre Effektiv byggherrefunksjon <ul style="list-style-type: none"> • Lav (riktig) ressursbruk i egen organisasjon • Sikre, vedlikeholde og utvikle rasfaglig kompetanse inkludert kostnadskompetanse: <ul style="list-style-type: none"> - i egen organisasjon - overføring til entreprenør • Styringsmulighet • Informasjons- og erfaringsoppsamling og –overføring Lav entreprisekostnad Totaløkonomi Budsjettfleksibilitet Alternative kontraktsformer, fleksible løsninger	Entreprenør Sikkerhet for utførende Egnede spesifikasjonsformer for kalkulasjon Klare krav til organisering Klare kompetansekrav (generelle og lokale) Klare dokumentasjonskrav Beskrivelse av responstider (tilgjengelighet, tilstedeværelse) Beskrivelse av beredskapskrav Styringsmulighet for effektiv produksjon
Enkle og klare tildelingskriterier/oversiktlig tilbudsprosess Beredskap Klar risikofordeling/andel risiko til byggherre/entreprenør Klar ansvarsfordeling/klare grensesnitt mellom aktørene Trafikantinformasjon (pålitelig og rettidig)		
Overholde Lov om offentlige anskaffelser med forskrift Overholde formelle krav iht hb 066 (HMS, økonomi, etc)		
Bidra til leverandørutvikling Bidra til fungerende marked		

4.2 Beskrivelse av alternative kontraktsformer

4.2.1 Handlingsparametre

Alternative kontraktsformer kan etableres ved å nytte varianter innenfor en rekke ulike forhold, som listet opp nedenfor.

Variasjonsparametre:

- Grensesnitt byggherre/entreprenør (byggherrestyring)
- Geografi/vegnett: kommune, område, vegstrekninger (størrelse)
- Fag/oppgaver (type arbeid, størrelse)
- Beskrivelsesform (funksjon, mengde, regningsarbeid)
- Kontraktperiode (størrelse, utstyr, kompetanse)

Egnethetskriterier/tildelingskriterier

- Firmakvalifisering/prekvalifisering
- Pris
- Konkretiserte krav til:
 - Organisering
 - Kompetanse
 - Responstid/tilstedeværelse
 - Utstyr

Entrepriseform

- Totalentreprise
- Byggherrestyrt delentreprise
- Tiltransportert delentreprise/underentreprenør
- Kombinatorisk anbud (eks.: område/faginndeling)
- Partnering

Oppgjørsform

- Funksjon: oppgjør = kr/år
- Mengde: enhetspriser
- Regningsarbeid: kr/time

Alternative anbud

- Ønsket/ikke ønsket – tillatt/ikke tillatt?
- Styrte alternativer (beskrevet av byggherre)
- Frie alternativer (fra entreprenør)
- Håndtering (anbudsevaluering, tildelingskriterier som sikrer objektiv og konsistent behandling av alle alternativer)

Vedlegg 2 gir en kortfattet beskrivelse av noen hovedtyper av kontraktsformer og deres anvendelsesområder.

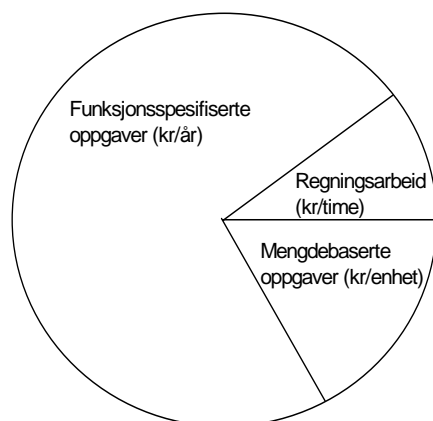
4.2.2 Generelle forhold

Dette kapitlet inneholder omtale og drøfting av enkelte generelle forhold som kan ha betydning for utformingen av kontraktene og valg mellom alternativer.

Alternative kontraktsformer: Den kontraktsformen som funksjonskontraktene representerer gir byggherren relativt lite innsyn i entreprenørens virksomhet. Andre kontraktsformer kan gi byggherren større innsyn i administrative, tekniske og økonomiske forhold i arbeidet og dermed bidra til å opprettholde Vegvesenet som en kompetent byggherre (informed client). Dette kan også legge grunnlaget for å gjøre byggherren bedre i stand til å ivareta kompetanse- og erfaringsoverføring til utførende entreprenører og leverandører.

Budsjett-tilpassning: Selv om dagens funksjonskontrakter inneholder muligheter for endringer som er nødvendig for at byggherren kan oppfylle sine budsjettforpliktelser, kan andre kontraktsformer også og i til dels større grad gi muligheter for å begrense innholdet i kontrakten og gi større mulighet for å tilpasse virksomheten til varierende bevilgninger.

Spesifikasjonsform (beskrivelsesform), dvs oppgaver beskrevet med funksjon, mengde eller som regningsarbeid, krever ulik grad av styring fra byggherren og gir ulik styringsmulighet for byggherren. Drifts- og vedlikeholdskontraktene med funksjonsansvar, slik de framstår i dag, inneholder alle tre beskrivelsesformene som vist på figuren nedenfor.



Alternative kontraktsformer kan utvikles ved å variere mellom oppgavevolum knyttet til disse tre beskrivelsesformene. Regningsarbeid representerer den mest fleksible formen med hensyn til å håndtere uforutsette oppgaver og oppgaver som er vanskelig å planlegge og beskrive på forhånd. Mengdebasert beskrivelse, og regningsarbeid, kan nyttes der hvor funksjonsstandardene ikke er presise nok og/eller der byggherren har et større styringsbehov (av økonomiske eller tekniske årsaker).

Oppgjørsform og organisering av arbeidet: Bruk av funksjonsspesifikasjoner som beskrivelsesform utelukker ikke at ulike oppgjørsformer og krav til organisering av arbeidet kan benyttes. Dette kan for eksempel gjelde vinterdrift, hvor funksjonskravene styrer innsatsen mens oppgjør kan skje iht fast pris pr år eller etter mengde utført,

samtidig som byggherren kan stille spesifikke krav til organisering av arbeidet (roder, beredskap, mm).

Anskaffelsesregelverket krever nøytralitet overfor alle aktuelle tilbydere. Lokalkunnskap kan antagelig ikke være et kriterium i seg sjøl. Byggherren må ha en ”informasjonsbank” og overføre den til aktuell entreprenør. Kravene til tilbyder må omformes til generelle krav om kompetanse, organisasjon, utstyr, responstid, resultat på veien, etc.

Byggherrestyrte delentrepriser kan være egnet entreprisform i tilfeller hvor byggherren representerer den kontinuerlige kompetansen og hvor byggherren har stort styrings- og dokumentasjonsbehov. Men dette krever økt bemanning på byggherresiden. Det kan være aktuelt å vurdere økt byggherrebemanning i rasområder, selv om trenden i Vegvesenet er reduksjon i egen ressursbruk. Ideelt sett er det total-kostnaden som må være avgjørende, men det er for tiden et spesielt fokus på byggherrekostnader i Vegvesenet. Dersom f. eks. rasområder er en akseptert grunn for økning av byggherresressursene, kan dette gi kapasitet for å styre også andre oppgaver fra byggherren.

Byggherrestyrte delentrepriser (enhetspriskontrakter) egner seg godt for mindre entreprenører, fordi disse ikke alltid har et godt utbygd administrativt apparat. Større entreprenører vil gjerne ha mer helhetsansvar for oppgavene, og besitter som regel det administrative og ledelsesmessige apparatet som er nødvendig i forhold til dette.

Byggherrestyrte delentrepriser kan gi ”smådriftsfordeler” gjennom mindre behov for dokumentasjon når byggherren styrer sjøl. Dette gjelder særlig den type dokumentasjon som går på å bevise overfor byggherre at arbeidet er utført. Men denne entreprisformen krever at byggherren har en organisasjon for å vurdere og beslutte tiltak.

Prinsipielle syn på tiltransportering av underentreprenører: Det er registrert litt ulike syn blant entreprenørene på dette. Kontrakter innen drift og vedlikehold er i stor grad noe nytt for bransjen, og spesielt gjelder dette funksjonskontrakter. Flere entreprenører uttrykker ut fra dette at man bør være villig til å prøve ut det meste. Men tiltransportering av underentreprenører er en mulig kilde til konflikt, fordi det ikke alltid er god kjemi mellom parter som beordres til å jobbe sammen.

Kontraktperiode: Det er fra ulike hold framholdt at det bør være mulig å avslutte kontrakten før 5 år er gått, dersom arbeidet ikke går som forventet, alternativt legge opp til kortere kontrakter. 5 år er imidlertid valgt blant annet ut fra hensynet til investering i maskiner og utstyr, men også kompetanse. I kontrakter med korte kontraktperioder er det lettere for entreprenøren å slippe unna med dårlig utført arbeid fordi konsekvensene av dette ikke alltid framkommer umiddelbart. Lang periode gir også mulighet for å bygge opp tillitsforhold mellom byggherre og entreprenør og etablere et effektivt samarbeid basert på dette. Bruk av ulike lengder på kontraktperioder kombinert med opsjon på forlengelse av perioden kan være et virkemiddel i denne sammenhengen, for eksempel 3 + 2 år, 3 + 2 + 2 år, 5 + 2 år, osv.

Prekvalifisering av entreprenører er vurdert, men Vegvesenet har ikke gått inn på det i sammenheng med funksjonskontraktene. Det er mulig å utvikle kriteriene for egnethet og tildeling videre og på den måten ta bedre vare på andre kriterier enn pris. I dag ender man gjerne opp på pris-vurdering fordi de andre kriteriene ikke er konkrete nok og grunnlaget for beslutning ikke kan dokumenteres godt nok.

Valg av underentreprenører fra forhåndsgodkjent liste er også framsatt som en mulighet, men det synes vanskelig å få etablert en slik liste på en måte som er i overensstemmelse med reglene i anskaffelsesreglementet.

Godkjenning av underentreprenører: Byggherren har etter dagens kontraktsbestemmelser rett til å godkjenne underentreprenører, dette blir dog ofte et pris-spørsmål. Det kan stilles krav i anbudsfasen, f. eks. krav om at underentreprenørkontrakter skal være ferdigforhandlet (ikke nødvendigvis underskrevet) ved tilbud. Det må da bygges opp et evalueringsopplegg også for mindre entreprenører. Det må også vises hensyn slik at man ikke utvikler systemer som låser underentreprenører til en stor entreprenør. Det er også mulig å gjøre ting for å ”forbedre” underentreprenørkorpset i perioden fra inngått kontrakt til oppstart av kontrakt (mht arbeidsopplegg, organisering, opplæring, mm).

Beskrivelseskapitlet E1 i konkurransegrunnlaget kan brukes for å stille så detaljerte krav byggherren ønsker, med tilhørende mulighet for å få rettet inn entreprenørens arbeid slik man ønsker og til å følge opp og få dokumentert entreprenørens arbeid.

Kombinatoriske tilbud innebærer at totalomfanget av oppgaver deles opp geografisk og/eller etter fag. Entreprenører kan gi tilbud på komplett pakke, gjerne med rabatttilbud dersom de får hele eller store deler, eller på utvalgte deler. Geografisk område kan være ulike enheter, f. eks. kommune eller delvegnett.

		Geografisk område		
		Kommune 1	Kommune 2	Kommune 3
Oppgave	Fag 1 Grønt	Tilbud 1-1	Tilbud 2-1	Tilbud 3-1
	Fag 2 Vegutstyr	Tilbud 1-2	Tilbud 2-2	Tilbud 3-2
	Fag 3 Vinter	Tilbud 1-3	Tilbud 2-3	Tilbud 3-3

De enkelte fagene kan bestilles med ulike spesifikasjonsformer, det vil si funksjon, mengde eller regningsarbeid – eller kombinasjoner av dette. Kontraktene kan bygges opp som samlekontrakter med flere drifts- og vedlikeholdsoppgaver eller som rene fagkontrakter med en oppgavetype.

I prinsippet kan man tenke seg at enkelte oppgaver/fag ikke deles geografisk, men settes bort til en entreprenør for hele det totale området (horisontalt i figuren ovenfor). Tilsvarende kan det prinsipielt tenkes at alle oppgaver samles i en kontrakt for et

geografisk område (vertikalt i figuren ovenfor). Dette tilsvarer en ordinær funksjonskontrakt for et lite geografisk område med mindre vegnett enn dagens kontrakter.

Dersom en anbyder gir pris på flere eller alle kontrakter, kan anbyderen tilby en rabatt som fordeles på alle kontrakter, fortrinnsvis likt. Det kan også være aktuelt at byggherren setter opp krav til rabatt ved tildeling av flere kontrakter til samme anbyder.¹ Ved anvendelse av et slikt rabattsystem må tilbudsfristene være de samme for alle kontraktene.

Alternativet til å benytte et system med rabatter ved tildeling av flere kontrakter kan være å benytte ulike tilbudsfrister for de enkelte kontraktene. Dette gir tilbyderne mulighet til å vurdere sannsynligheten for at de vinner noen kontrakter og de kan da ta hensyn til det i sin endelige prisfastsetting for de resterende kontraktene.

Et slikt opplegg stiller ekstra krav til samordningsansvar under utførelse, dette innebærer antagelig at man må ha en hovedentreprenør som kan påta seg dette. Metoden gir mange ansvarsgrenser og kan gi uklare ansvarsdelinger internt i kontraktsområdet, med tilhørende mulige konflikter og ekstra ressursbruk for byggherre og entreprenør. Tilbudsevaluering kan også bli mer kompleks.

Alternative anbud er en metode for å få fram ideer fra markedet/entreprenørene på hvordan oppgavene kan løses. Alternative anbud kan representere en utfordring med hensyn til å etablere tildelingskriterier som sikrer objektiv og konsistent behandling av alle alternativer.

Målpriskontrakt er i realiteten en incitamenstordning som skal fremme samarbeid mellom byggherre og entreprenør. Avtalepartene forplikter seg til å bidra med det en har av kompetanse i et samarbeid for å nå best mulig resultat for begge parter gjennom planleggingsfase og utførelse. Målprisformelen bygges opp slik at risiko for gevinst eller tap deles likt mellom partene.

Partnering: Ved funksjonsspesifisering av oppgavene taper byggherren en del informasjon. Dette kan rettes på ved partnering som gir økt innsyn i arbeidsprosessene inkludert økonomi, noe som vil bidra til å opprettholde erfaring på byggherresiden. Partnering gir også muligheter for større samvirke mellom partene i kontrakten, inkludert samarbeid om spesielle oppgaver. Dette krever imidlertid en kompetent byggherre, som kan bidra med noe i partneringssamarbeidet.

Byggherrefunksjonen: Det bør utvikles mer komplette rutinebeskrivelser for byggherreoppgavene, som en del av erfaringsoverføringen og kvalitetssikringen av arbeidet.

¹ Vegdirektoratet anser at kobling mellom kontrakter med tilhørende rabattordninger ikke er ønskelig fordi det medfører komplisert anbudsevaluering og kan hindre konkurranse. (ref.: prosjektmøte nr.05, 2004-09-15).

4.2.3 Hovedprinsipper

Ansvarsdeling mellom byggherre og entreprenør anses som en viktig parameter i utviklingen og beskrivelsen av alternative kontrakter for denne type problemstillinger (håndtering av rasfare og ras). Beskrivelse av hovedalternativer og underalternativer gjøres derfor i forhold til en akse med andel ansvar til hhv entreprenør og byggherre som skala. Dette antas også å kunne gi fornuftig inndeling ift å drøfte fordeler og ulemper og konsekvenser knytte til de ulike alternativene. Helt byggherrestyrt kontraktsform bearbeides ikke i denne utredningen fordi det ikke anses som noe reelt alternativ i dagens situasjon, men inkluderes i modellen for å vise hva spennet i kontraktsform egentlig er.

Nedenfor er mulige hovedlinjer i de to hovedprinsipper trukket opp.

	A Entreprenørstyrt	B Delt styring	C Byggherrestyrt
Kontraktsform	Funksjonskontrakt (hele vegnettet i området, alle oppgaver)	Blandingskontrakt	Byggherrestyrte delentrepriser
Beskrivelse	Entreprenøren har i hovedsak ansvaret for alle oppgaver, inkludert oppgaver knyttet til rasfare og ras. Alternativet tilsvare dagens funksjonskontrakt, med aktuelle tilpasninger og videreutviklinger: <ul style="list-style-type: none"> • Egnethetskriterier • Tildelingskriterier • Oppgavebeskrivelse med dokumentasjons- og rapporteringskrav • Byggherrens styring • Oppgjørsform • Kvalitetsplan 	Større byggherrestyring kan oppnås gjennom flere grep og gjennom kombinasjon av disse grepene: <ul style="list-style-type: none"> • Oppdeling i mindre geografiske områder • Bruk av mengdebasert beskrivelse • Bruk av regningsarbeid (G5) • Oppdeling i fagkontrakter • Utskilling av fagområder som håndteres spesielt mht beskrivelse, styring og oppgjør, <ol style="list-style-type: none"> 1. knyttet til en basiskontrakt for området (funksjonskontrakt) 2. ulike kontraheringsmodeller kan nyttes (særskilt anbud for en delentreprise, kombinatoriske anbud, e.l.) 3. ulike administrative opplegg kan nyttes (tiltransportert hovedentreprenør, byggherrestyrt ift basiskontrakt) 	
Egnethets-kriterier Kapittel D1, pkt D1-1 Kapittel F, pkt F10	Egnethetskriterier (relatert ras): Organisering Kompetanse Responstid/tilstedeværelse Utstyr	Egnethetskriterier (relatert ras): Organisering Kompetanse Responstid/tilstedeværelse Utstyr	
Tildelings-kriterier Kapittel D1, pkt D1-12	Kriterier for tildeling (relatert ras): Organisering Kompetanse Responstid/tilstedeværelse Utstyr	Kriterier for tildeling (relatert ras): Organisering Kompetanse Responstid/tilstedeværelse Utstyr	

Beskrivelse Kapittel E1	73.6 Opprydding etter ras og flom: Videreutvikle beskrivelse (inkludert rutiner og prosedyrer i vedleggsdelen av konkurransegrunnlaget) ift ras, spesielt fordeling på umiddelbar innsats og seinere reparasjon 78.3 Trafikkberedskap: Videreutvikle beskrivelse (inkludert rutiner og prosedyrer i vedleggsdelen av konkurransegrunnlaget) ift ras, spesielt overvåking/inspeksjon, inkludert dokumentasjon og rapportering, varsling av rasfare, responstider og regulering av trafikk	73.6 Opprydding etter ras og flom: Videreutvikle beskrivelse (inkludert rutiner og prosedyrer i vedleggsdelen av konkurransegrunnlaget) ift ras, spesielt fordeling på umiddelbar innsats og seinere reparasjon 78.3 Trafikkberedskap: Videreutvikle beskrivelse (inkludert rutiner og prosedyrer i vedleggsdelen av konkurransegrunnlaget) ift ras, spesielt overvåking/inspeksjon, inkludert dokumentasjon og rapportering, varsling av rasfare, responstider og regulering av trafikk	
Alternative anbud	Spesielle regler for de oppgavene som gjelder ras?	Spesielle regler for de oppgavene eller de delentrepriene som gjelder ras?	
Kvalitetsplaner	Kvalitetsplan for håndtering av ras/rasfare etableres. Bør omfatte byggherreprosesser samt (minimums)krav til entreprenør vedrørende oppgaver, organisering, ressurser, lokalisering, mm, inkludert krav til entreprenørens kvalitetsplan.		
Bygg- herrerutiner	Rutinebeskrivelser for byggherreoppgavene, som en del av erfaringsoverføringen og kvalitetssikringen av arbeidet (kan inngå i kvalitetsplan)		
Kontrakts- periode	Bruk av ulike lengder på kontraktsperioden (2 – 3- 4- 5 – .. år), eventuelt supplert med opsjoner for forlengelse (3+2 år, 3+2+2 år, osv).		
Partnering	Partnering gir byggherren mulighet for økt innsyn i arbeidsprosessene og økonomi samt mulighet for større samvirke mellom entreprenør og byggherre i utførelsen av utvalgte oppgaver. Dette legger grunnlag for erfaringsoppsamling hos byggherren.		
Målpris- kontrakt	Incitamentsordning for å fremme samarbeid mellom entreprenør og byggherre. Risiko for gevinst og tap, og gevinst og tap, deles likt mellom byggherre og entreprenør.		

4.2.4 Konkretiserte alternativer

Basert på behandlingen i de foregående kapitlene av utfordringene og mulighetene kan følgende alternative kontraktsformer skisseres:

Alternativ 1 Funksjonskontrakt

Drifts- og vedlikeholdskontrakt med funksjonsansvar (funksjonskontrakt) slik den i dag framstår gjennom den eksisterende generelle mal for konkurransegrunnlaget, tilpasses og videreutvikles for å ivareta de spesielle utfordringene som stilles pga rasfare og ras. Dette kan gjøres etter to hovedlinjer:

- 1a) Opprettholde funksjonsbeskrivelse som hovedinnretning også på ras- og flomtilknyttede oppgaver, men videreutvikle og tilpasse egnethetskriterier og til-delingskriterier (anbudsfasen) samt beskrivelsen av oppgavene med krav (gjennomføringsfasen).

Dette alternativet omfatter å holde fast ved opprinnelig intensjon i funksjonskontraktene, nemlig bruk av funksjonsspesifikasjoner for å beskrive krav til utførelse og resultat samt stor grad av entreprenørstyring av gjennomføringen.

Alternativet krever at byggherren ved anbudsevaluering er i stand til å vurdere om kompetanse, organisering, arbeidsopplegg og ressurser hos tilbyderne er tilstrekkelig for utførelsen av oppgavene. Videre må det foreligge nødvendig styrings- og dokumentasjonsgrunnlag (kvalitetsplaner med rutiner, dokumentasjonskrav, mm) både hos byggherre og entreprenør til at byggherren kan drive forsvarlig kontraktsstyring i forhold til situasjonene som kan oppstå på rasutsatte strekninger.

- 1b) Opprettholde funksjonsbeskrivelse som hovedinnretning på kontrakten som helhet men innføre alternativ håndtering av strekninger med spesielle ras- og flomutfordringer gjennom annen beskrivelse, avregningsform og byggherrestyring.

Grunnlaget for dette alternativet er følgende: Strekning A-B omfatter oppgaver med spesielle ras- og flomutfordringer som er vanskelige å beskrive med funksjonsspesifikasjoner og som er beheftet med betydelig risiko ift mengde, ressursbruk og kostnad. Videre foreligger ikke i dag det nødvendige grunnlaget for å styre disse oppgavene med funksjonsbeskrivelser og stor grad av entreprenørstyring pga manglende gjennomprøvde kvalitetsplaner med rutiner, dokumentasjonskrav, mm. Disse oppgavene håndteres derfor på en annen måte enn øvrige oppgaver i funksjonskontrakten gjennom spesiell beskrivelse/opplegg innen følgende områder:

- Beskrivelse: Normalaktivitet, frekvenser, maskinoppsett, ressurser, lokalisering, løsningssett for aktuelle situasjoner, mm
- Større grad av byggherrestyring av utførelsen (oppstart, utførelse og ressurser, mengde, avslutning)
- Avregningsform: Etter utført mengde, krav til dokumentasjon av oppstartgrunnlag og utført mengde, krav til kvalitetssikring av beslutningsgrunnlag, mm

- Prising av ressurser (i hovedsak timepriser) – spesialkapittel i G5 i malen for funksjonskontrakter
- Kvalitetsplaner fra byggherren, beskrivelse av det oppfølgingsregimet byggherren vil gjennomføre
- Sanksjoner, ift brudd på forutsetningene, tøffere sanksjoner enn i dag?

En slik løsning betinger aksept for bruk av noe mer ressurser på byggherresiden i anbudsfasen og gjennomføringsfasen.

Alternativ 2 Kombinatorisk tilbud

Alternativet omfatter oppdeling av eksisterende kontraktsområde i flere mindre kontrakter. Oppdelingen kan skje etter geografi, fag og/eller spesifikasjonsform. Disse mindre kontraktene kan således omfatte

- funksjonskontrakter for utvalgte fagområder for mindre geografiske områder
- fagkontrakter med ulike spesifikasjonsformer (funksjon/mengde) for større eller mindre geografiske områder

satt sammen på en måte som sikrer at alle oppgaver i den opprinnelige funksjonskontrakten dekkes for hele det geografiske området.

Fordeling mellom byggherrestyring og entreprenørstyring kan i dette systemet reguleres både ved fordeling mellom funksjonskontrakt og fagkontrakt og ved valg av spesifikasjonsform og oppgjørsform for fagkontraktene.

Alternativet krever videreutvikling og tilpassing av egnethetskriterier og tildelingskriterier (anbudsfasen) samt beskrivelsen av oppgavene med krav (gjennomføringsfasen) både for funksjonskontraktene og fagkontraktene som inngår i opplegget.

Alternativ 3 Parallell utlysning av alt. 1 og 2

Alternativet omfatter parallell utlysning av oppgavene i kontraktsområdet etter både alternativ 1 og 2.

Alternativet vil gi mulighet for å sammenligne gjennomføringsmodell og priser for alternativ 1 og 2 under like betingelser.

Alternativet krever et omfattende arbeid for å klargjøre og gjennomføre anbudsprosess for både alternativ 1 og 2 parallelt.

Alternativ 4 Rasoppgaver som egen entreprise

Opgaver knyttet til ras og flom defineres og utformes som egen entreprise.

Rasentreprisen må og kan knyttes til øvrig drifts- og vedlikeholdskontrakt for området gjennom ulike metoder:

- rasentreprisen tiltransporteres hovedentreprenør
- rasentreprisen administreres av hovedentreprenør
- rasentreprisen administreres av byggherre

Supplerende tiltak

For alle alternativene beskrevet ovenfor kan man i tillegg velge å benytte supplerende tiltak for å nå målene beskrevet i kap. 4.1. Disse tiltakene kan omfatte virkemidler innenfor følgende områder:

- Byggherrerutiner
- Kvalitetsplaner
- Alternative anbud
- Kontraksperiode
- Partnering
- Målpriskontrakt

4.3 Drøfting av alternativer

Alternativene som er beskrevet i kap. 4.2.4 er vurdert som vist nedenfor.

1. Funksjonskontrakt	<p><u>Fordeler</u> Tradisjonell kontraktsform, kjent i markedet Ansvar i stor grad tillagt entreprenør Klare ansvarsgrenser Redusert behov for byggherreressurser I tråd med generell samfunnsutvikling: Markedsorientering og involvering av privat sektor Lave priser (i dag)</p>	<p><u>Ulemper</u> Bevilgningstilpassning (5 år binding) Erfaringsoverføring til byggherren Begrenset marked: Riksentrepenører dominerer, mindre og lokale entrepenører blir underentrepenører Trafikksikkerhet vanskelig å ivareta på spesielle strekninger (ras, høyfjell) Oppfølging av levert kvalitet, sårbart ved lave byggherreressurser Funksjonskrav: Uklare standardkrav på noen områder</p>
1a) Tradisjonell funksjonskontrakt	<p><u>Fordeler</u> Som over</p>	<p><u>Ulemper</u> Som over</p>
1b) Rasstrekning	<p><u>Fordeler</u> Gir mulighet til å ta hensyn til at mangler i beskrivelsesgrunnlag og kompetanse hos byggherre og entreprenør. Godt grunnlag for kompetanseoppbygging og dermed for videreutvikling av kontraktstyrt rashåndtering.</p>	<p><u>Ulemper</u> Økt ressursbruk på byggherresiden</p>
2. Kombinatorisk tilbud	<p><u>Fordeler</u> Lokal forankring mulig Flere tilbydere, konkurranse Opprettholde lokalt marked Markedsutvikling: Nye spesialfirma Redusert antall nivåer i utførelseskjeden (reduert behov for fortjeneste) Byggherrestyring Tilpassning ift budsjett/bevilgning Større ansvar til byggherren Mengdebasert bestilling reduserer problemene ved uklare funksjonskrav Bedre byggherrekunnskap om kostnader og teknikk</p>	<p><u>Ulemper</u> Økt behov for byggherreressurser (men med økt kvalitet som biprodukt?) Komplisert anskaffelsesprosess og utvelgelseskriterier Antall grensenitt øker, uklare ansvarsforhold Kompleks håndtering av HMS, intern kontroll, byggherreforskrift, samordning, o.l.</p>
3. Kombinasjon 1+2	<p><u>Fordeler</u> Som 1 og 2 Gir totalt kostnadsbilde og grunnlag for å velge beste alternativ (sett på anbudstidspunktet)</p>	<p><u>Ulemper</u> Som 1 og 2 Komplisert anskaffelsesprosess og utvelgelseskriterier</p>
4. Rasoppgaver	<p><u>Fordeler</u> Trafikksikkerhetsforhold kan ivaretas godt Lokal forankring Høy spesialisering, gode entrepenører innen spesialområdene</p>	<p><u>Ulemper</u> Mulig urasjonell løsning for byggherre og entreprenør, med mindre det kan knyttes inn andre supplerende oppgaver Tiltransportering og administrasjon av (ukjente) underentrepenører anses ikke alltid positivt hos hovedentrepenør Uklare ansvarsforhold Begrenset markedsutvikling, vanskelig for nye aktører Teknologi- og metodeutvikling svekkes (dog anses dette i hovedsak å være et byggherreansvar)</p>

Vurderingen av hovedalternativene 1 og 2 viser ikke klare fortrinn for det ene eller det andre alternativet. Begge alternativene har sine fortrinn og ulemper og anses å kunne

fungere i henhold til de mål som er satt opp i kap. 4.1. Alternativenes fortrinn og ulemper finnes imidlertid innen ulike områder og de kan derfor med fordel anvendes under ulike situasjoner for å oppnå de mål som ansett som viktige i den enkelte spesielle situasjon.

Alternativ 3 utgjør en mulighet for å etablere en bred oversikt over markeds- og prissituasjonen.

Alternativ 4 utgjør egentlig bare en del av en mulig spesiell utforming av alternativ 2.

4.4 Møter med entreprenørbransjen

Prosjektgruppen har avholdt to møter med entreprenørbransjen, 21. juni i Åndalsnes og 12. oktober i Molde. På møtene har det deltatt representanter fra EBA, MEF og NLF.

Entreprenørorganisasjonene hadde ulik mening om de behandlede alternativene og deres konklusjoner kan oppsummeres slik:

- MEF mente at en oppdeling av kontraktene i forhold til slik de foreligger i dag, ville gjøre det mulig for flere å delta. De mente at byggherren har truffet markedet dårlig med dagens kontraktsform. De hadde stor tro på kombinatoriske tilbud.
- EBA advarte mot å dele opp kontraktene i for små enheter. De mente det ville svekke interessen og på den måten redusere konkurransen. Dette vil i neste omgang føre til høyere priser.

5 Tilråding

5.1 Generell tilråding

Drifts- og vedlikeholdskontrakter med funksjonsansvar (funksjonskontraktene) har i sin nåværende form medført forbedringer og reduserte priser innen flere områder, og må i dag ses på som velfungerende. Denne situasjonen er ikke nødvendigvis stabil. Flere forhold kan føre til utvikling og endring i denne situasjonen. Endringer i markedet kan medføre mindre konkurranse og tendenser til monopol med høyere pris som resultat. Bedre oppfølging fra byggherren kan føre til behov for større innsats fra entreprenøren og dermed høyere kostnader.

I dagens situasjon synes alternativ 1 (1a), tradisjonelle funksjonskontrakter, å gi gode resultater og de har også et forbedringspotensiale. Fordi denne situasjonen kan endre seg, bør Statens vegvesen ha utprøvde alternativer å sette inn når behovet eventuelt melder seg.

Alternativ 1b) representerer en god måte å håndtere svakheter og mangler i eksisterende kompetanse og beskrivelsesgrunnlag, spesielt sett i lys av den relativt korte tiden fram til konkurranseutsetting av kontrakter med rasproblematikk. Alternativet gir også godt grunnlag for å samle inn erfaring, dokumentere denne og forbedre beskrivelsesgrunnlag (kvalitetsplaner med rutiner og dokumentasjonskrav) for neste utlysning av kontraktene.

Alternativ 2 gir også muligheter for å bøte på svakheter og mangler i eksisterende kompetanse og beskrivelsesgrunnlag, samtidig som det gir åpning for direkte deltagelse fra større deler av entreprenørbransjen.

Nye løsninger som prøves ut, er imidlertid ikke nødvendigvis optimale (kostnadmessig og på annen måte) i dag. Videre må man regne med at utprøvingen i seg sjøl innebærer en viss kostnad.

De beskrevne alternativene har ulike styrker og svakheter. Med bakgrunn i behovet for alternative kontraktsformer ut fra forholdene:

- Behov for byggherrestyring innen visse fagområder og visse geografiske områder
- Behov for erfaringsoppsamling og –overføring
- Ivareta konkurranseforhold og markedsmangfold

bør alternativ 2 prøves ut sammen med alternativ 1. Dette anses spesielt viktig for kontraktsområder med spesielle utfordringer og i grisgrendte strøk med liten konkurranse.

For å få grunnlag for en sammenligning og evaluering av ulike kontraktsformer bør alternativ 1 og 2 utprøves parallelt. Ut fra rådende situasjon mht kompetanse og beskrivelsesgrunnlag anbefales det å gå vegen om alternativ 1b før man videreutvikler alternativ 1a.

Utprøvingen bør skje ved å anvende alternativene i rasutsatte områder i region Vest og Nord i tillegg til region Midt for på den måten å få testet ut løsningene i ulike miljøer og under noe ulike betingelser.

Prosjektgruppen ønsker ikke å konkludere nærmere med en klarere anbefaling for hva man bør gjøre med Åndalsnes-kontrakten (Indre Romsdal) før videre drøftinger med entreprenørbransjen og fora/organer i Statens vegvesen er gjennomført. En slik framgangsmåte vil gjøre det mulig å få til en helhet som tjener hensikten best mulig. Løsningen som velges for Åndalsnes-kontrakten kan da besluttes ut fra både interne forhold for området og ut fra hensynet til den helheten man ønsker å få til for Statens vegvesen.

En slik løsning innebærer arbeid med å videreutvikle konkurransegrunnlaget for de eksisterende funksjonskontraktene for spesielt å ivareta de krav som må settes til drift og vedlikehold i rasutsatte områder samt utvikle konkurransegrunnlag for kombinatoriske anbud for et tilsvarende kontraktsområde. Dette omtales nærmere i kap. 5.2.

5.2 Utvikling av konkurransegrunnlag

5.2.1 Generelt

Som basis for arbeidet med konkurransegrunnlaget for raskontraktene bør det gjennomføres følgende arbeid:

- Innsamling og dokumentasjon av kunnskap og erfaring fra pågående overgangskontrakter som grunnlag for utarbeidelse av nødvendige kvalitetsplaner med rutiner og krav til dokumentasjon både for byggherre og entreprenør.
- Etablering av beredskapsplaner for rastrekninger

5.2.2 Funksjonskontrakt

Følgende arbeid må utføres for å videreutvikle eksisterende funksjonskontrakter i henhold til alternativ 1b) for å ivareta de spesielle utfordringene i rasutsatte områder:

Definere alternativ 1b):

- Definere og beslutte strekninger som skal håndteres spesielt mht ras/flom
- Beslutte prinsipper for beskrivelse, byggherrestyring, avregningsform/prising, kvalitetsplaner og sanksjoner for rasstrekningene

Spesielle vurderinger:

- Vurdere og beskrive eventuell bruk av målpris-elementer i kontrakten
- Vurdere og beskrive eventuell bruk av partnering-elementer i kontrakten
- Vurdere bruk av alternative anbud og formen/vurderingskriterier for slik forespørsel
- Vurdere kontraktsperiode og opsjoner for forlenget kontraktsperiode

Anbudsfase:

- Vurdere og eventuelt videreutvikle egnethetskriterier
- Vurdere og eventuelt videreutvikle tildelingskriterier

Konkurransesgrunnlag, spesielt for rasstrekningene:

- Beskrivelse (kap. E1) og oppgjørsform (kap. G) for prosessene 73.6 Opprydding etter ras og flom, 78.3 Trafikkberedskap og eventuelt andre prosesser (inkludert alle rutiner med krav til entreprenøren)
- Utvikle byggherrerutiner knyttet til ras-problematikk for kontrakten
- Utvikle kvalitetsplan for kontrakten, inkludert krav til entreprenørens kvalitetsplan.

5.2.3 Kombinatorisk anbud

For å utvikle kombinatorisk anbud for et kontraktsområde (slik det er etablert i dag) må man i tillegg til oppgaver nevnt i kap. 5.2.1 gjennomføre følgende arbeid:

- Etablere geografisk og faglig inndeling av området med oppgaver i delkontrakter, inkludert beslutte spesifikasjonsform (funksjon, mengde, regningsarbeid) og oppgjørsform og krav til organisering.
- Avklare nødvendig og ønskelig administrativ samordning og HMS-samordning av kontraktene
- Fastlegge anskaffelsesprosedyre og tildelingsprosess, inkludert rekkefølge og tid mellom tilbudsfrister og spørsmål vedrørende rabatter ved tildeling av flere kontrakter til samme entreprenør.²

5.3 Tidsplan

Følgende milepeler må legges til grunn for det videre arbeidet med alternative kontraktsformer for rasutsatte områder:

2005-01-01	Beslutning fattet om bruk av alternative kontraktsformer for rasutsatte områder i region Vest, Midt og Nord Ansvar: Regioner og Vegdirektoratet
2005-06-01	Konkurransesgrunnlag for besluttede kontrakter utformet Ansvar: Regioner
2005-10-01	Utlysning av kontraktene Ansvar: Regioner
2006-09-01	Oppstart kontrakter Ansvar: Regioner

Som grunnlag for beslutningen i regionene og Vegdirektoratet om bruk av alternative kontraktsformer for rasutsatte områder anbefales følgende behandling av denne rapporten fra region Midt:

1. Behandling i Sentralt faglig forum: Forslag til videre behandling (november 2004)
2. Temadag Gardermoen, Vegdirektoratet/regioner (desember 2004)

² Vegdirektoratet anser at kobling mellom kontrakter med tilhørende rabattordninger ikke er ønskelig fordi det medfører komplisert anbudsevaluering og kan hindre konkurranse, se også kap. 4.2.2, "Kombinatoriske tilbud". (Ref.: prosjektmøte nr.05, 2004-09-15).

6 Oppfølging og evaluering av kontraktsform

Utviklingen og bruken av de alternative kontraktsformene bør underlegges en oppfølging og evaluering for å kunne avklare deres egnethet i forhold til overordnede mål og dermed svakheter og forbedringspotensiale, inkludert direkte sammenligning av kontraktsformene mot hverandre. En slik systematisk oppfølging og evaluering er også avgjørende for å få til en god erfaringsoppsamling og legge grunnlaget for erfaringsoverføring innen byggherrefunksjonen i Statens vegvesen.

Oppfølgingen og evalueringen bør skje i forhold til tre hovedfaser:

1. Utvikling av konkurransegrunnlag
2. Tilbudsprosess
3. Gjennomføringsfase

Følgende forhold bør inngå i oppfølgingen og evalueringen:

- Tilbudsprosess
- Behov for byggherresressurser
- Totalkostnader (byggherrekostnad og entreprisekostnad)
- Konkurransesituasjonen (antall anbydere, type anbydere)
- Ivaretagelse av Vegvesenets overordnede mål (trafikksikkerhet og framkommelighet)
- Kompetanse: Faglig og kostnadmessig, hos byggherre og entreprenør
- Styrbarhet, for byggherre og entreprenør
- Ansvar/risikofordeling
- Budsjett/bevilgningsfleksibilitet

Vedlegg 1 Mandat

Statens vegvesen Region Midt *Alternative kontraktsformer*

Mandat

Versjon	2004-06-02 Godkjent på prosjektmøte nr. 02, 2004-06-02
Arkiv	VN/14521/Prosjektmøter/Kontraktsformer Mandat 20040602

1 Grunnlag

Statens vegvesen nytter drifts- og vedlikeholdskontrakter med funksjonsansvar (funksjonskontrakter) som kontraktsform for store deler av sine drifts- og vedlikeholdsoppgaver. Funksjonsspesifiserte beskrivelser er i kontraktene supplert med andre beskrivelsesformer, som f. eks. mengdebasert bestilling iht enhetspriser, for å ivareta spesielle forhold (budsjettkontroll, byggherrestyring, mm). Drift og vedlikehold av veger i rasutsatte områder er identifisert som en spesiell utfordring knyttet til konkurranseutsetting av drift og vedlikehold generelt og funksjonsbeskrivelser spesielt.

Statens vegvesen, region midt, ønsker å utrede alternative kontraktsformer for håndtering av drift og vedlikehold av vegnett i rasutsatte områder.

Som case for utredningen nyttes kontraktsområde 1503 Indre Romsdal. Dette kontraktsområdet har rasutsatte områder med veger av ulik karakter og betydning, som viktig transportåre uten gode omkjøringsmuligheter og veg i høyt profilert turistområde. Kontraktsområdet omfatter 450 km veg med alle vanlige drifts- og vedlikeholdsoppgaver inkludert tunnel og åpning av vinterstengt veg. Kontrakten skal lyses ut høsten 2005 med kontraktsoppstart september 2006.

2 Mål

Arbeidet skal utrede og anbefale kontraktsformer som er egnet for håndtering av drift og vedlikehold av vegnett i rasutsatt område med spesiell fokus på overvåking og varsling av rasfare samt arbeid knyttet til ras.

Egnetheten skal vurderes i forhold til kriterier knyttet til:

- Sikkerhet for trafikanter og utøvere
- Framkommelighet for trafikken, inkludert regularitet og forutsigbarhet
- Effektiv byggherrefunksjon med lavt ressursbruk for byggherren

Anskaffelsesprosedyre og kontraktsform skal tilfredsstillere reglene for offentlige anskaffelser og deres krav til konkurranse.

3 Organisering

Prosjekteier: Jan Arild Johansen, Statens vegvesen
Prosjektleder: Ivar Hol, Statens vegvesen

	<p>Prosjektgruppe: Per Brandli, Arnfinn Løvik Engasjert konsulent: Johnny M Johansen, ViaNova Plan og Trafikk AS Kvalitetssikring entrepriserett/kontraktsrett/anskaffelser: Juridisk/Statens vegvesen</p> <p>Kontakter: Regionkontakt funksjonskontrakter, Åge Sivertsen Entreprenører, bransjerepresentanter Rasforum Reiselivsrådet</p>
4	<p>Arbeidsform Arbeidet i prosjektet utføres i arbeidsmøter, med bearbeiding av utredningen mellom møtene.</p> <p>På arbeidsmøtene deltar prosjektleder, prosjektgruppe og konsulent samt spesielt inviterte etter behov.</p>
5	<p>Tidsplan Start: Mai 2004 Slutt: November 2004</p>
6	<p>Produkt Grunnlag, utredning, drøftinger og anbefaling fra prosjektet skal dokumenteres i prosjektrapport.</p>

Vedlegg 2 Kontraktstyper og anvendelsesområder

Følgende kontraktstyper er aktuelle:

- Fikssumkontrakt
- Fastpriskontrakt
- Funksjonskontrakt
- Enhetspriskontrakt
- Målpriskontrakt
- Regningsarbeid

Kontraktstypene er nærmere beskrevet nedenfor.

Fikssumkontrakt	<p>Arbeidene leveres for en fast, avtalt sum – fikssum. Denne summen gjelder som fullt oppgjør til entreprenøren, selv om omfanget av arbeidene eller andre forutsetninger endres.</p> <p>Enkel kontraktstype som gir fast pris og liten byggherre-risiko.</p> <p>Kontraktstypen gir høy entreprenørrisiko og kan derfor gi høy prosjektkostnad.</p> <p>Kontrakten bør ikke brukes på prosjekter med store usikkerhetsposter.</p>
Fastpriskontrakt	<p>Arbeidene leveres for en fast pris – fastpris. Entreprenøren overtar risikoen for økning i lønninger og priser, men ikke for endring i arbeidets omfang.</p> <p>Anvendelse som for fikssumkontrakt.</p>
Funksjonskontrakt	<p>Entreprenøren gir pris på levering av et produkt som tilfredsstillende de krav byggherren har stilt til produktets funksjon ut fra bruksmåte, levetid, etc.</p> <p>Entreprenøren har frihet til å velge arbeidsmetode, materialer, løsninger, etc, forutsatt at funksjonskravene blir oppfylt.</p>
Enhetspriskontrakt	<p>Arbeidet leveres for en sum pris basert på pris pr m³, m², tonn, stk, etc.</p> <p>Kontrakten inneholder regler for håndtering av endringer.</p> <p>Satser for regningsarbeid inngår for å dekke uforutsette arbeider.</p> <p>Funksjonbeskrivelser kan inngå i begrenset omfang.</p> <p>Incitamentsordninger, bonusordninger og former for partnering kan inngå.</p> <p>Kontrakten gir rimelig risikofordeling mellom partene og egner seg for de fleste arbeider.</p>
Målpriskontrakt	<p>Målpriskontrakt er i realiteten en incitamenstordning som skal fremme samarbeid mellom byggherre og</p>

entreprenør.

Avtalepartene forplikter seg til å bidra med det en har av kompetanse i et samarbeid for å nå best mulig resultat for begge parter gjennom prosjekteringsfase og byggefase.

Målprisformelen bygges opp slik at risiko for gevinst eller tap deles likt mellom partene.

Regningsarbeid

Entreprenøren får dekket sine dokumenterte utgifter på grunnlag av på forhånd fastsatte priser for maskintimer og manntimer, samt innkjøp av materialer og avtalt påslag til dekning av entreprenørens generalkostnader og fortjeneste.

Kontraktstypen gir minimal entreprenørrisiko.

Kontrakten egner seg for arbeider hvor det er vanskelig på forhånd å klarlegge arbeidsomfanget og hvordan arbeidene skal utføres.